Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpetas Nos. 2678 de 2017, 58 de 2015 y 1387 de 2006

Versión Taquigráfica N° 1576 de 2018

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA

REBAJE DE CORDÓN EN LAS ESQUINAS DE LAS ACERAS PARA EL ACCESO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO NACIONAL TERRESTRE

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de mayo de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Martín Tierno.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

ASISTE: Señor Representante Carlos Reutor.

INVITADOS: Ex catedrático de derecho civil, escribano Artur Yglesias. Señor Alcalde del Municipio B Carlos Varela, y señores Concejales Eduardo Ulloa y Atilio Robledo.

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

Con mucho gusto, damos la bienvenida al excatedrático de Derecho Administrativo, doctor Artur Yglesias.

Esta Comisión está tratando el proyecto de ley relativo a: “Terminal Fluvio Marítima. Enajenación de padrones N° 6.177 y N° 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como 'Predio Mauá'“.

Le realizamos esta invitación por el interés que mostró el diputado Battistoni, a través de una nota, de que nos diera su punto de vista sobre este proyecto en particular, teniendo en cuenta su expertise.

SEÑOR YGLESIAS (Artur). Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión la consideración que ha tenido al invitarme y, especialmente, al señor diputado Battistoni, por creer que soy una persona idónea para este tema.

Quiero hacer algunas aclaraciones previas, que son importantes.

En primer lugar, no soy doctor: soy escribano. Tengo un título emitido por la Facultad de Derecho similar al de abogacía; también hice la carrera de abogacía, pero nunca obtuve el título. Entonces, no puedo decir que sea doctor, por más que el doctorado que tenemos en la Facultad de Derecho es un título de grado, cosa que no existe en el mundo. En el mundo civilizado, el doctorado supone un posgrado, que viene después de alguna maestría y antes de algún título de especialización, y hacer una tesis que, a su vez, se debe defender ; o sea, hay que ser realmente versado en la materia. Acá, cualquiera que se recibe de abogado, médico, odontólogo o veterinario es doctor; sin embargo, no lo son los ingenieros ni los ingenieros agrónomos.

En segundo término, no soy excatedrático de Derecho Administrativo. En realidad, durante muchos años fui titular de la cátedra de Derecho Civil, en el área del derecho de las personas, de los bienes, de los derechos reales, de los derechos de familia, de los derechos sucesorios. Todos mis trabajos versan sobre esas materias, y los libros que tengo publicados tratan, fundamentalmente, lo relativo a derechos reales y, en particular, al derecho de propiedad, que es algo que aquí aparece comprometido; ese debe ser el motivo por el cual me piden opinión y sobre lo único que puedo hablar de forma realmente versada.

Hay algunos aspectos que me llaman la atención, y simplemente los voy a mencionar porque sería motivo de algún estudio por parte de alguien especializado en derecho administrativo. En este caso, el negocio que veo planteado recién me he enterado de este asunto es un negocio innominado, por el cual el Estado estaría transfiriendo la propiedad de dos predios que pertenecen a su patrimonio fiscal supongo que son propiedad privada del Estado; no he visto los antecedentes y la contraprestación es la realización de una obra. De acuerdo con el artículo 1832 del Código Civil, es un contrato innominado que se rige, en cuanto corresponda esta frase que figura en las leyes, muchas veces, a mí me causa pánico porque nunca se sabe cuándo corresponde algo y cuándo no; es una fuente de litigios , por arrendamiento de obra.

La enajenación de los bienes del Estado se rige por normas que están recogidas por el Tocaf. Por lo tanto, me parece que sobre ese tema sería conveniente recabar la opinión de un administrativista. En los temas que tienen que ver con la propiedad, con los contratos, se junta la competencia del derecho administrativo con la del derecho civil cuando se trata de negocios de la Administración; por lo tanto, considero conveniente sobre todo, en este caso en particular saber qué opina al respecto un administrativista.

De todas formas, por lo que he leído, ese aspecto no parece ser esencial; inclusive, el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, aparentemente, dejó abierta la puerta para que esto se resuelva por otra vía, como, por ejemplo, por la vía de la concesión, que es algo más conocido en esta materia.

Hay una serie de cuestiones que no tienen que ver estrictamente con mi especialidad, pero sí con mi práctica de treinta y cinco años de profesión. Considero que este es un contrato sobre el cual el Estado debe tomar especiales precauciones, aunque no quiere decir que no se pueda hacer. Estamos hablando de un negocio que aparece, en principio, insinuado, pero sobre el cual no hay cálculo de costos ni cálculo de retorno de la inversión; no se sabe muy bien cuál es el total de la inversión que se va a realizar. Según lo que ha dicho el señor López Mena, ya ha invertido cientos de miles de dólares, pero aparentemente, eso sería, sobre todo, en la cuestión marítima, por estudios vinculados con el desarrollo de las corrientes y similares; no parece que haya estudios contables ni de viabilidad, ni sabemos cómo se proyectan.

Me parece que también es importante que cuenten con la opinión de la Intendencia; creo que la han citado. Si bien se plantea que puede haber alguna interferencia con el movimiento urbano, no está muy claro no sabemos cómo es el proyecto cómo va a afectar el movimiento de la calle. Habría que ver si esto no será otra causa de conmoción, como las que ya existen a veces, se han creado a sabiendas, como Tres Cruces o alguna otra obra similar , generando un problema en el transporte. Menciono este aspecto porque vivo en la Ciudad de la Costa y para ir a la Ciudad Vieja utilizo, muchas veces, la rambla en ese tramo; entonces, no me hace mucha gracia que haya un obstáculo más para desplazarse.

Por otra parte, si bien está la opinión del director del Puerto, no queda claro si esta será la mejor solución para resolver el problema del embotellamiento que pueda ocasionarse cuya entidad no sabemos cuál será en

los momentos en que llegue un barco a la terminal. Si bien he usado pocas veces la terminal, me parece que funciona muy bien; no sé si eso no se puede resolver dentro del puerto con una distribución distinta de las áreas, evitando que coincida el depósito con el arribo. Pero no me quiero meter en estos aspectos porque, en realidad, no tienen que ver con mi experiencia; estoy hablando como ciudadano y no desde mi especialidad.

En lo que tiene que ver con mi especialidad, en este proyecto se está hablando de la enajenación en virtud de un título, que no sabemos bien cuál es: el doctor Muxi habla de una venta, pero esta no es una venta; el señor ministro habla de una permuta, pero tampoco lo es, porque no hay un precio ni cosa por cosa, sino que se trata de cosa por un servicio. Estaríamos hablando de un arrendamiento de cosa, pero en principio, no lo es, sino que se trata de un negocio innominado que se rige, de acuerdo con el artículo 1832, por el régimen de arrendamiento de cosa. En el arrendamiento se supone que hay un precio en dinero, pero si es otra cosa, como sucede en este caso, se trata de un negocio innominado.

En cuanto al derecho, me preocupa que, en la mejor de las situaciones o sea, si todo funciona bien y la empresa que gana la licitación efectivamente lleva adelante el proyecto , va a coexistir una propiedad privada de los dos predios que se habrían enajenado de la forma que sea con una propiedad nacional de uso público el puerto y la ribera que, en este caso, llega hasta la rambla, porque, de acuerdo con el Código de Aguas, si hay rambla o ruta nacional, la ribera 250 metros llega hasta ahí. Asimismo, tenemos una propiedad pública, municipal, que es la rambla, antes de llegar a la propiedad privada, con los retiros y gravámenes correspondientes por su ubicación.

El problema que advierto es el siguiente. Esos bienes, que son de propiedad privada, estarán integrados a un proyecto que es inescindible del puerto, que es de dominio público. Si la empresa, en algún momento, se desentiende o resuelve enajenar sus bienes si están en una propiedad privada, lo puede hacer , o tiene problemas económicos inclusive, hasta por la financiación , por lo que accionan los acreedores sobre los bienes de la sociedad, se va a generar una situación en la cual no van a poder funcionar esos bienes en conjunto o, si lo hacen, será de otra manera. Entonces, es una situación atípica que puede generar problemas, no solo a la empresa, sino también al Estado que es lo que nos interesa , y podría terminar en un estancamiento como ha habido otras , en el que no se va para atrás ni para adelante; ya tenemos situaciones de ese tipo.

En todo caso, en el proceso de ejecución debería haber una administración muy vigilante por parte del Estado, que no siempre la hay.

El ministro dice que si no se lleva adelante el proyecto, los bienes serán de propiedad del Estado, permanecerán en propiedad del Estado. ¡Perfecto!, pero hay que resolver el contrato. No sé si ya se entregó la tenencia o posesión del bien al ejecutante para hacer la obra, se va a tener que hacer , pero se debe saber si tiene facultades para explotarlo, y ahí podemos tener otra trancadera; esto debe estar previsto.

Quien vaya a redactar este contrato debe prever todas las posibilidades; no solo hay que prever la situación optimista, sino también las eventuales situaciones pesimistas. O sea, los motivos por los que pueden surgir problemas son múltiples. La empresa está planteando este proyecto haciendo el cálculo alegre de que va a aumentar el tránsito de pasajeros de Buenos Aires a Montevideo, lo que supone comenzar a evaluar, a futuro, una situación que, en parte, tiene que ver con Argentina Y siempre nos ha ido mal con los cálculos con Argentina: nos ha ido mal con la terminal del gas y con otras cosas.

El contador Licandro dijo que también se debían tener en cuenta los cruceros. Esa también es una cuestión aleatoria. Si se trata de prever la llegada de los cruceros, creo que sería mucho más dramático hacer la terminal en Punta del Este que en Montevideo. Me parece que, a veces, vienen por Punta del Este y no por Montevideo, y allá no pueden ni acercarse al muelle.

Realmente, es un negocio complicado, que puede traer una cantidad de problemas, que genera una situación confusa con la propiedad. No digo que no se pueda hacer; quizás sí se pueda hacer. El punto es si es conveniente para el Estado meterse en este negocio.

Lamento si estoy echando un balde de agua fría a este proyecto, pero creo que es mi obligación hacer estas consideraciones, como profesional más que como docente en la materia. Si se va a hacer, habrá que tomar todas las precauciones del caso, habrá que alertar a todos los profesionales que van a actuar por el Estado. A

su vez, se deberá ver cómo evoluciona esto y que se vaya haciendo por etapas, sin que se adelanten demasiado las etapas, que lleve a una entrega de los bienes.

Eso es cuanto puedo decir al respecto.

Por otra parte, traje la copia de parte de un informe que hice para la Intendencia de Maldonado por un problema con el balneario Buenos Aires el señor diputado De los Santos debe tenerlo presente , pero la situación es totalmente distinta: allí sí hay un problema con las riberas, con el dominio público y hasta de prescripción. En realidad, no tiene mucho que ver, salvo por las leyes que se mencionan, que pueden ser de aplicación en esta situación.

En este caso, no hay problema de riberas o de costas; acá los problemas son otros.

SEÑOR PRESIDENTE. Aceptamos la sugerencia que se nos hace de invitar a alguien especializado en Derecho Administrativo.

SEÑOR YGLESIAS (Artur). Creo que será conveniente, sobre todo, porque se está ante un contrato atípico. Será bueno saber en qué medida esto afecta las disposiciones del Tocaf.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos su presencia.

(Se retira de sala el señor Artur Yglesias)

——Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día: "Empresas de transporte colectivo nacional terrestre. Se les faculta a expedir carnés de transporte gratuitos para personas con discapacidad".

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Este proyecto de ley fue presentado en el año 2006 por el entonces representante por Canelones, señor Rubens Ottonello. Es un proyecto que busca autorizar, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las empresas de transporte colectivo nacional terrestre de pasajeros a expedir un carné de transporte gratuito para personas con discapacidad, habilitando a las empresas concesionarias al traslado de hasta dos beneficiarios por vehículo con derecho a asiento.

En el artículo 3° se especifican las características y el trámite que deben realizar las personas con discapacidad para que sean acreditadas como tales mediante una certificación expedida por el Departamento de Certificaciones y Juntas Médicas del Ministerio de Salud Pública, en coordinación con la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado , y se establece que se requiere ser beneficiario del carné de asistencia. Es decir, se necesitan dos cualidades para acceder a este tipo de beneficio.

En el artículo 4° se exige determinada condición para las personas con capacidades diferentes.

En el artículo 5° se establecen los períodos de vigencia que se acreditan. Esta norma, en caso de aprobarse, va a estar regulada por la Dirección Nacional de Transporte, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el artículo 7° se prevé conformar una Comisión integrada por representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y de la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado, a efectos de reglamentar la normativa.

Este proyecto tiene doce años, por lo que en este período puede haberse producido alguna modificación normativa; en su momento se deberán hacer ajustes.

Nos parece importante la inspiración de este proyecto. Como se establece en el artículo 1°, se busca que las flotas de transporte que operan dentro del sistema nacional de transporte de pasajeros por carretera queden comprendidas en este tipo de normativa. Todos sabemos que las intendencias tienen a su cargo la regulación del transporte de pasajeros en su respectivo departamento, por lo que este proyecto no comprendería a ese tipo de transporte departamental.

Este proyecto fue presentado en el año 2006; me parece que es una aspiración entendible e interesante. Agradezco la disposición que se ha tenido de analizar esta iniciativa.

Si se estima conveniente, creo que sería bueno recibir al señor Rubens Ottonello, que fue el diputado que en su momento presentó el proyecto en la actualidad, no ejerce como diputado , para que nos pueda explicar la inspiración del proyecto y qué alcance se pretende dar a este tipo de normativa, si resulta aprobada por el Parlamento nacional.

SEÑOR CARBALLO (Felipe). Este proyecto de ley viene del año 1999, fue retomado por el exrepresentante Rubens Ottonello en el año 2006 y fue desarchivado en el año 2015.

SEÑOR PRESIDENTE. Así es.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Me parece que este proyecto responde a una ley aprobada, que falta reglamentar, que tiene que ver con el derecho de los personas con discapacidad, y ubica al transporte como un problema. Este proyecto intenta subsanar eso.

Un primer aspecto tiene que ver con el sistema nacional de transporte de pasajeros por carretera. En algunos casos, esas carreteras son utilizadas por empresas de transporte departamental, no interdepartamental. Supongo que esta norma del Ministerio de Transporte y Obras Públicas obliga a las empresas de carácter nacional, puesto que es sobre ellas que tiene competencia. Menciono esta dificultad para que sea tenida en cuenta en la redacción.

Una segunda cuestión que quiero mencionar, en continuidad con la anterior ley, es que aquí se habilita a las empresas concesionarias al traslado de hasta dos beneficiarios por vehículo con derecho a asiento. El artículo 3° establece: "Tendrán derecho al carné gratuito las personas con discapacidad […]", y el artículo 2° hace referencia a dos personas por vehículo. Una pregunta a formular es cuál sería la situación de una empresa de transporte a la que suben tres personas con discapacidad; la empresa tendrá un tercer pasaje sin resolver. ¿Por qué pregunto esto? Porque supongo que la transferencia que hace el Estado a las intendencias por el subsidio del boleto debe tener que ver con la reglamentación. Quizás se deba prever no solo la obligación de la empresa, sino también cómo se resuelve cuando refiere a una mayor cantidad de personas. La empresa podrá hacerlo por buena voluntad, pero no podrá plantearse en la ley que una tercera persona no se suba al ómnibus porque no tiene el subsidio ni derecho a asiento. Pregunto cómo podríamos subsanar esto, en términos concretos; no se trata de que no esté de acuerdo con el proyecto de ley.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel). Como bien señaló el diputado Carballo, esta iniciativa tiene su origen en el proyecto del año 1999; según recuerdo, ambos fueron archivados y desarchivados sistemáticamente por esta Comisión. En realidad, siempre se los archivaba, en primer lugar, porque no estaba el diputado que lo había presentado en su momento algunos ya no son diputados de esta Casa y, en segundo término, porque la normativa ha cambiado mucho desde esa época hasta ahora. Para empezar, tenemos aprobada una nueva ley sobre discapacidad, sobre la que hay algunas cuestiones que falta reglamentar, como bien dijo el señor diputado De los Santos.

Creo que antes de considerar este proyecto, sería bueno que la Comisión pida informe por escrito al director nacional de Transporte no sé si tenemos esa potestad, pero, por lo menos, hacerle llegar la inquietud sobre la situación actual del transporte carretero, las diferentes disposiciones que existen con respecto a la discapacidad y cuánto se ha avanzado en ese aspecto hasta ahora. De esa manera, podremos abordar la temática con una mirada más completa y agiornada a la normativa.

SEÑOR PRESIDENTE. Si no hay objeciones, avanzaremos en la propuesta del diputado Daniel Caggiani. Creo que es lo que corresponde porque, como se ha dicho, es un proyecto que tiene muchos años. Indudablemente, debe haber alguna modificación a la normativa vigente en ese momento.

Asimismo, enviaremos una solicitud de información a la Dirección Nacional de Transporte, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Con esa información comenzaremos a analizar el proyecto.

(Apoyados)

——Se pasa a considerar el tercer punto: "Rebaje de cordón en las esquinas de las aceras para el acceso de personas con discapacidad. Se establece que en los pliegos de condiciones de llamados para efectuar obras en la vía pública se debe incluir la obligación de las empresas adjudicatarias de realizarlo a su costo".

Este proyecto es del año 2015. Fue presentado por varios representantes del Partido Nacional, entre ellos, el señor diputado Olaizola.

El 2 de diciembre de 2015, el diputado Gerardo Amarilla concurrió a esta Comisión. En esa oportunidad, los representantes Lafluf Hebeich y De los Santos señalaron que el Congreso de Intendentes había tomado resolución sobre el tema, por lo que sería bueno invitarlo, pero no se tomó decisión al respecto. Por lo tanto, vamos a convocar al Congreso de Intendentes para continuar con el tratamiento de este proyecto.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Quizás sea conveniente hacer un pedido de informes, porque el Congreso de Intendentes ha sido convocado a varias comisiones y no ha concurrido porque tiene mucho trabajo.

De todas formas, hago una apreciación. Es muy difícil establecer un proceso de licitación en el que se establezcan determinadas condiciones en los pliegos y que no se vean reflejadas en los costos. En última instancia, algún organismo del Estado deberá asumir los costos, y creo que es correcto que así sea. Hay que hacer importantes intervenciones urbanas a fin de empezar a considerar la accesibilidad, pero nos tenemos que hacer cargo de ellas. Es muy complejo considerar que las empresas se harán cargo de esto cuando no tenemos idea del costo; competirán por precio y lo incorporarán a él. No obstante, creo que la discusión del proyecto es válida.

En el Congreso de Intendentes se hicieron acuerdos por ciudades accesibles, que preveían la realización de un conjunto de obras públicas. Por eso se sugiere plantear esto al Congreso de Intendentes.

Reitero que me parece razonable que pidamos esa información por escrito, a efectos de no dilatar el tratamiento del proyecto y ver si es necesario hacer modificaciones.

SEÑOR PRESIDENTE. Dejo constancia de que en varias ciudades capitales esto ya se está realizando: en diferentes esquinas hay acceso a la vereda por el rebaje del cordón. De todos modos, sería bueno solicitar el informe que menciona el señor diputado, por lo que vamos a proceder de esa manera. Cuando tengamos el informe del Congreso de Intendentes, continuaremos tratando el proyecto.

A efectos de dar tiempo a que llegue la siguiente delegación, pasaremos a intermedio.

(Es la hora 12 y 45)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 12 y 59. Ingresa a sala una delegación del Municipio B de Montevideo)

——La Comisión tiene mucho gusto en recibir a una delegación del Municipio B, integrada por el alcalde, señor Carlos Varela Ubal, y por los concejales Atilio Robledo y Eduardo Ulloa.

Como ustedes saben, estamos tratando el proyecto de ley, que ya tiene media sanción, relacionado a la enajenación de padrones para la construcción de la terminal fluvio marítima. Por este asunto la Comisión ha recibido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Administración Nacional de Puertos, la empresa Los Cipreses, la Comisión del Patrimonio Nacional de la Nación y, a solicitud del señor diputado Battistoni, hoy nos visitó un excatedrático de Derecho Civil.

Cuando la Comisión empezó a discutir el tema, entendió necesario conocer la visión de ustedes respecto de este proyecto.

SEÑOR VARELA (Carlos). Agradecemos a la Comisión por la invitación. Como gobierno local, para nosotros es importante poder participar y dar nuestra opinión al Parlamento, desde la perspectiva de esa cercanía con el ciudadano, con respecto a las transformaciones que van sucediendo, que, en este caso, tienen un marco jurídico.

Como ustedes saben, los gobiernos municipales están integrados con una lógica pluripartidaria y representativa. En ese sentido, el Municipio B se hace presente hoy con un concejal del Partido Nacional, el señor Ulloa, y uno del Frente Amplio, el señor Robledo.

Nosotros tuvimos oportunidad de intervenir en este proyecto de ley cuando fue tratado en el Senado. Posiblemente no agreguemos información nueva. En esa oportunidad, hicimos una valoración que mantenemos, porque no han cambiado las condiciones objetivas como para modificar la postura. Tenemos una visión positiva de la propuesta como un proyecto estratégico para el desarrollo de una zona de Montevideo, del Municipio B, que está deprimida. El proyecto de ley hace referencia a dos padrones más allá del dique, que no se toca en una zona que, aun cuando fue declarada como patrimonio histórico, no tiene actividad y, por tanto, ese vacío urbano genera un deterioro en la trama física de toda la rambla. Tal vez sea el único punto de la rambla, en toda su extensión, en la cual nos falta un proyecto para desarrollar.

En su momento, estuvo asociada la idea del museo del tiempo a ese predio. Nosotros tuvimos la oportunidad de participar en la comisión para desarrollar ese proyecto, pero la inversión que significaba hizo que ese proyecto no avance sustancialmente. De todos modos, en el marco de este proyecto, esa es una de las contrapartidas que se pide, con un diseño distinto al original, pero que haría realidad esa propuesta museística del siglo XXI en el llamado edificio del reloj.

En nuestra comparecencia en el Senado hicimos algunas valoraciones sobre aspectos que, si bien entendíamos estaban claros en el proyecto, permitieron que mejorara sustantivamente al agregar un artículo. Nuestra duda razonable refería a la posibilidad de que, si el proyecto no se realizaba, esto se transformara en una simple enajenación de suelo público y en un proyecto especulativo de inversores a futuro. Entendíamos que estaba claro en el mensaje del Poder Ejecutivo y en el marco general de la propuesta, pero nunca está de más dejarlo plasmado. Creo que quedó claramente establecido que la enajenación es producto del desarrollo definitivo del proyecto de inversión y que el Estado recupera para sí todo lo que se le gana al río con el muelle de contención y las nuevas construcciones.

En términos de desarrollo local, sentimos que este proyecto es necesario. El puerto de Montevideo ha tenido un desarrollo importantísimo, y sigue desarrollándose.

Este proyecto genera una mejora en la calidad de los servicios portuarios y los lleva hacia otra zona de la ciudad. Además, nos permite conjugar la unión del casco histórico con la ciudad nueva ya que la calle Ciudadela desemboca en la plaza Independencia e, inclusive, llegar al barrio Sur. El proyecto va más allá de la terminal fluvio marítima, ya que tiene otros conexos, lo que va a permitir un desarrollo turístico cultural muy importante. Será una carta de presentación de la ciudad hacia el mundo, particularmente hacia nuestros vecinos más cercanos, de Argentina.

Con respecto a la afectación patrimonial, no generaría ninguna alteración, ya que comprende tanto al Estado como al privado. Por tanto, en el proyecto definitivo tendrán que estar contempladas las pautas que la Comisión del Patrimonio entienda deban ser tenidas en cuenta, tanto en lo relativo a lo simbólico como a lo físico. Hoy lo tenemos identificado como bien a tutelar en términos patrimoniales, pero la realidad es que para la gente es un vacío urbano que deteriora el entramado de la ciudad. Con este proyecto estaríamos recuperando la perspectiva del espacio público, en tanto se unificaría esa zona de la rambla en los espacios verdes de uso público y la incorporación de una playa de estacionamiento, que es una necesidad tanto para el emprendimiento como para esa zona de la ciudad.

Más allá de las precauciones que deberían ser tenidas en cuenta en el proceso licitatorio en el marco del Estado de derecho entendemos que las garantías estarán dadas en las normativas que se desarrollen el proyecto en sí mismo es de alto interés para nosotros. Para que efectivamente esto pueda seguir avanzando, la propuesta requiere la enajenación de estos predios. Conceptualmente no estamos en línea con que el Estado tenga que enajenar su patrimonio, pero si es un elemento determinante y está asociado a la certeza del desarrollo del proyecto, no vemos objeciones, sobre todo cuando lo que se gana al río se integrará al Estado como patrimonio propio.

Reiteramos lo que hemos dicho en el Senado con respecto a los impactos. Estamos analizando un proyecto desde lo teórico, desde lo ideal, pero un elemento condicionante de su ejecución es que se tengan en cuenta los impactos medioambientales, de tránsito y urbanismo, para lo cual se deberán pedir estudios, lo que hará quien se determine que cumpla con esos pasos.

SEÑOR ULLOA (Eduardo). Ya pasó casi un año desde que estuvimos en el Senado; nos habría gustado ver algún avance.

No sé si hay algún estudio hecho sobre los impactos. Recuerdo que en aquel momento se dijo que prontamente se haría algún estudio, sobre todo en lo referido a las mareas, por el muelle.

Hace unos días estuve en la terminal de Buquebús, y es verdad que cuando uno va a buscar gente, no hay ni un banco donde sentarse. Obviamente la terminal es algo que todos precisamos.

Esta es una buena oportunidad para el municipio. En las recorridas que hicimos por los barrios que se verían más afectados Sur y Ciudad Vieja vimos que no había mayores impedimentos; por el contrario, todos los vecinos están contentos de que se reactive la zona, y señalan que quedaría muy bien la mezcla entre lo nuevo y lo viejo.

Es muy importante analizar los impactos. Recuerdo que estaba pensado hacer un puente y unas entradas para los parkings, lo que uniría la rambla con los ingresos. Esa es una de las cosas más resistidas.

Sin duda, el proyecto sería bueno. Lo único que vemos como punto negativo ya lo dijimos anteriormente es que la historia marca que los negocios con la empresa Los Cipreses no han sido los mejores. Nos gustaría que el trámite fuera transparente, cristalino. Sin duda queremos que se llegue a buen puerto, pero que se haga correctamente depende de ustedes.

SEÑOR ROBLEDO (Atilio). Nosotros seguimos con la misma preocupación que planteamos cuando tuvimos el agrado de estar con los senadores para tratar este tema. Entendemos lo que expresaba el señor alcalde con respecto a lo positivo del proyecto, pero nuestra preocupación refiere a lo micro, a lo barrial, a lo que está ahí, al lado.

Creemos que sería bueno que, a medida que se vaya avanzando en las etapas del proyecto, fuéramos trasmitiendo a los habitantes del barrio cómo va a ser. Tenemos que pensar en el tiempo que va a llevar eso. Esa es una zona de la rambla con mucho movimiento: hay juegos, la gente va a caminar, a andar en bicicleta, a pescar. Para que no surja la crítica fácil a veces, infundada , se tendría que ir trasmitiendo el proyecto a los vecinos, a los efectos de que vayan acompañándolo, por lo positivo que va a ser.

SEÑOR VARELA (Carlos). Nosotros no hacemos valoración de la empresa que presenta el proyecto. Esa propuesta fue aceptada en consonancia con nuestro sistema jurídico y el Estado de derecho, pero luego habrá un proceso licitatorio transparente, en la que ganará esta u otra empresa, aunque el Tocaf establece un beneficio a la empresa promotora de la iniciativa declarada de interés No tenemos duda de que en ese Estado de derecho en el proceso de licitación y de ejecución se va a cumplir con todas las normas del debido proceso.

Nos gustaría que en breve se esté haciendo el llamado a licitación para que esto sea una realidad y no simplemente un sueño. Como bien se decía, hace un año que estuvimos en el Senado analizando este proyecto, que previamente había estado en la rendición de cuentas, pero de la que fue retirado para poder ser estudiado en particular.

Como señalaban los concejales, en los territorios hay una fuerte expectativa. Obviamente, no todo el mundo piensa lo mismo y, como en cualquier desarrollo en el que hay una transformación en el territorio que puede generar un aumento del suelo, aparecen expectativas de unos por los desafíos que se plantean, pero también de otros, que son propietarios, por lo cual se ven beneficiados.

Este proyecto indudablemente genera desafíos, en tanto nos permite soñar una transformación de la ciudad de Montevideo, en particular de una parte de nuestro municipio, que necesita una fuerte inversión para su desarrollo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Agradecemos las opiniones que han vertido. Para nosotros es importante conocer la opinión del municipio que interviene en esta zona, de acuerdo con el trabajo que desarrolla en ese territorio.

Hace pocos días recibimos a autoridades de la empresa Los Cipreses, así como asesores en distintas áreas de este proyecto, que es de porte. Nosotros les planteamos algunas inquietudes, alguna de ellas vinculada a la torre del reloj, que tiene un valor patrimonial interesante, pero que hoy no se encuentra en buenas condiciones. Nuestro interés es que sea recuperada y que se integre a este proyecto; que lo nuevo y lo viejo

convivan en forma armónica, que se rescaten ese tipo de valores arquitectónicos y culturales, que forman parte de nuestra ciudad. En ese sentido, tuvimos alguna opinión favorable de la empresa en cuanto a contemplar la recuperación de la torre.

También le planteamos el tema que recién se tocó de los impactos posibles de la construcción de las escolleras en la circulación de aguas y su posible afectación no deseada a la actividad del dique Mauá. Eso nos parece fundamental y, además, los temas portuarios forman parte de las actividades de esta Comisión. Ese dique es importante; tiene una actividad que no debería verse afectada por la construcción de esta terminal, cuyo proyecto consideramos positivo, siempre que sea desarrollado con las garantías del caso.

Se trata de un proyecto grande. Este tipo de proyectos suelen tener consecuencias que no son deseadas. Nos parece que el artículo 6º, que se incorporó en el Senado, es sumamente positivo a los efectos de garantizar el destino de esos dos padrones, hasta tanto se realice la inversión y las enajenaciones previstas.

Queríamos saber si han tenido acceso a la iniciativa privada. En la Comisión no la hemos podido ver. En su momento, le planteamos a la empresa que sería enriquecedor conocerla, por las características y los elementos que nos pueda aportar en la construcción futura de esta terminal portuaria.

Lo que más nos preocupa con respecto a la actividad de ustedes y la de la intendencia departamental es cómo se integra este proyecto portuario con la circulación de tránsito en la rambla. Esta zona hoy está deprimida, pero con las obras que se están desarrollando cerca de este proyecto, seguramente en los próximos años va a tener un crecimiento de la afluencia de gente, de tránsito. Hoy ya tiene una importante afluencia de tránsito que circula frente a lo que sería este proyecto. ¿Cómo se integraría, sobre todo en las horas pico?

Hoy, en las horas pico, el ingreso a la terminal de Buquebús, en la zona portuaria, el acceso por Yacaré, genera algún tipo de problemas, como demoras a los pasajeros que están llegando, ya que se trata de una zona con mucho tránsito de camiones. No sería bueno sustituir un problema con otro. Suponemos que se va a tomar alguna medida inteligente de circulación de tránsito y de integración de esta zona. Queríamos saber si tienen algún estudio, previsión o información que nos puedan aportar, porque nos parece un aspecto importante de este proyecto.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel). Es inevitable hablar del proyecto que refiere al uso de estos padrones, que podría derivar en una posible licitación, pero nosotros estamos en consideración de un proyecto de ley que, básicamente, intenta tener una mirada sobre la enajenación de algunos predios, que son muy importantes para la ciudad de Montevideo, y en particular para el municipio que a ustedes les toca administrar. Nosotros tampoco conocemos ese proyecto; es más: las autoridades de la empresa ya adelantaron que para ellos el proyecto era muy restrictivo, y generaba una serie de condicionantes que necesariamente iban a tener que evaluar una vez aprobada la ley.

¿Qué opinión tienen ustedes de las salvaguardas que se establecen en este proyecto? ¿Consideran que son importantes? ¿Cómo municipio consideran que están comprendidos los aspectos principales a preservar? ¿Entienden pertinente agregar modificaciones al proyecto de ley?

Por lo que ustedes manifestaron, ustedes están de acuerdo con el proyecto de ley que se está considerando, pero ¿tienen posición favorable como municipio? Esto también se lo planteamos a la Administración Nacional de Puertos, a la Comisión del Patrimonio y a todas las instituciones que han venido, y todos han hecho una valoración positiva. Querría que quedara constancia de su posición en la versión taquigráfica.

SEÑOR VARELA (Carlos). Cuando se hizo la primera mención al tema, en oportunidad de la discusión de la rendición de cuentas, nos reunimos con el ministro de Transporte, a efectos de conocer de qué se trataba y cuáles eran los impactos, en tanto formábamos parte de otro proyecto que había para esa zona: el museo del tiempo éramos conscientes de que se trataba de un proyecto que estaba, si no en el freezer, en la heladera, con una visión muy a largo plazo , y queríamos saber cómo conjugarlo. Recibimos la grata sorpresa de que se estaba pensando como contrapartida del proyecto global e integral que fuera reciclado el edificio del reloj para asiento de esta propuesta museística, que obviamente implica redimensionarla, pero se puede seguir adelante, y le pone valor agregado a la propuesta en términos de proyecto de inversión, pero también a la ciudad en su contexto.

Con relación a los impactos de tránsito, si bien no tenemos las condiciones para poder conocerlos de forma directa, es una preocupación de la ciudad de Montevideo por el aumento del parque automotor y la imposibilidad real de aumentar sus vías de circulación, sobre toda en nuestra zona urbana ya consolidada. Hay que pensar todo desarrollo sobre las trazas que ya tenemos, sin posibilidad de construir nuevas. El proyecto atiende esta realidad con una propuesta de un número muy importante de estacionamientos para el propio proyecto, que también atiende a la ciudad. No hay duda de que hay que algunas modificaciones con relación al ingreso egreso a la rambla, a la salida de la ciudad y al ingreso a la ciudad en este proyecto, pero es parte de esos estudios de impacto que están asociados a la ejecución del proyecto. Nadie va a hacer una inversión de estudios de impacto ambiental, urbanística, de tránsito si el proyecto no avanza. Creo que el estudio de impacto de tránsito es el más salvable porque con obra civil efectivamente hoy se puede solucionar. En este caso, vamos a eliminar el conflicto que tenemos en la zona norte, que es el de los camiones. Hoy tenemos la acumulación de pasajeros, más la carga y descarga, que el puerto asume crecientemente todos estamos contentos de que sea así , más el flujo de ómnibus turísticos en la época de los cruceros.

No conocemos el proyecto de la iniciativa privada. Tampoco procuramos tenerlo porque es la propuesta que obtuvo una declaración de interés, pero lo que nos va a interesar es el pliego de condiciones por el que se llame a licitación, que es lo que nos va a dar las pautas de lo que efectivamente va a venir. Sí nos parece interesante, en el marco general, que no sea solo una terminal de pasajeros, sino que haya servicios conexos. En ese sentido, habría algunas precauciones que deberíamos tener con esto respondo la inquietud del señor diputado Caggiani , que creo que no es necesario poner en el cuerpo de ley del proyecto que se está estudiando. Nos sentimos muy contentos con que el Senado haya aclarado un punto que podía generar dudas, con referencia a la edificabilidad de esos suelos, porque eso ya está normado en el Plan de Ordenamiento Territorial. No vislumbramos que tengamos problemas de que después venga una propuesta de que se quiera construir un edificio de veinticinco pisos en esos padrones. ¿Por qué? Porque eso necesita una autorización, que está reglada, y que va a dar el gobierno departamental en función de su plan de ordenamiento territorial; efectivamente, eso no va a ocurrir. Esas son las dudas que tal vez habría que pensar en salvar en función, tanto del impacto urbanístico, como visual para los vecinos que estén en frente. Me parece que hoy tenemos un marco general de normas que lo atienden, por lo que no entiendo que sea necesario agregar más de lo que ya se agregó para aclarar un punto que era, tal vez, el más dudoso o, por lo menos, el que nos da seguridad de que esos suelos públicos no van a ser enajenados con intereses de especulación financiera o inmobiliaria, sino que son enajenados en tanto se desarrolle un proyecto que como país nos interesa.

SEÑOR CARBALLO (Felipe). Para nosotros es importante conocer la opinión que tienen quienes están ejerciendo la responsabilidad de un trabajo a nivel del territorio. Me queda claro que sus opiniones son de todo el municipio, y no únicamente del alcalde; por tanto, han estado valorizando la importancia de generar un ámbito de desarrollo portuario para el turismo y de analizar los impactos que puede llegar a tener en la zona. De todos modos, quería preguntarles si es una opinión de todo el municipio.

Lo planteo porque es un instrumento importante para el trabajo futuro.

SEÑOR VARELA (Carlos). Aquí están presentes las dos bancadas, que se pueden expresar.

Cuando participamos en la Comisión del Senado, hace un año, vinimos con una posición tal vez más informal; trasmitimos expresiones generales de un pienso colectivo con referencia al desarrollo territorial, local, del turismo y la cultura como herramientas de transformación del territorio. En esa instancia hubo coincidencias, con matices y como dijo el señor Ulloa se plantearon preocupaciones con relación al proponente: dudas razonables que quedaron planteadas en la versión taquigráfica. Luego, en el gobierno municipal evaluamos la comparecencia en el Senado y coincidimos en la importancia estratégica de este proyecto, para nuestro territorio en particular, pero para toda la ciudad en términos generales. Se entendió que la enajenación, más allá de la opinión que uno pueda tener con referencia a su conveniencia, era parte de un proyecto estratégico superior. Entonces, pasaba a un segundo plano cuando se cumplía con la salvaguarda de que no fuera librado a la especulación, cuando el Estado incorporaba lo que se construía en el terreno ganado al río, cuando esa enajenación estaba enmarcada dentro del proyecto global que nos interesa que se realice. Por tanto, la idea de que era muy interesante avanzar en el proyecto integral como una unidad se transformó en una opinión del gobierno.

SEÑOR ULLOA (Eduardo). No contamos con demasiadas herramientas; tal vez sería bueno tener algo más palpable, por ejemplo, una maqueta. En un momento se publicó algo en un diario; eso es lo único que tenemos para imaginar: recuerdo que había una torre de cuatro pisos el señor Varela ya dijo que puede ser de hasta equis metros , donde estaría ubicado un hotel; un parking no recuerdo si para quinientos o mil quinientos autos , y una entrada a través de un puente ubicado en la senda de la calle que viene del este. La entrada es la parte más complicada, pero competerá analizarla a la gente de tránsito; nosotros podemos opinar, pero no tenemos demasiado conocimiento. Además, estaba previsto que hubiera equis metros cuadrados de espacio verde, más o menos donde hoy está la plaza Argentina, que conservaría la integración con la gente del barrio, ya que esa plaza se usa bastante. Sobre eso estamos de acuerdo; es una opinión de consenso. Es sobre eso que podemos opinar.

En cuanto a los impactos, no podemos opinar ni estar de acuerdo porque no sabemos si los habrá. Por los pescadores sabemos que las corrientes cambian por las escolleras, así como la flora, pero cuando haya un proyecto concreto, opinarán los que sepan.

SEÑOR VARELA (Carlos). El concejal Ulloa hacía mención a la plaza Argentina. En la reunión que mantuvimos con el ministro, le planteamos que esa plaza fuera parte del proyecto de espacio público, como entrada al proyecto global, a efectos de integrar el espacio y que no se separe una zona A, atendida por privados, con determinadas características, de una zona B, librada al espacio público, con otras particularidades. Tiene que ser una unidad, porque estamos hablando de la rambla, que es un patrimonio de toda la ciudadanía. Eso también fue considerado en las ideas que había para el proyecto a ser licitado a futuro.

SEÑOR PRESIDENTE. Les agradecemos su presencia. Han sido muy claras las apreciaciones de los representantes del Municipio B. Es importante para la Comisión recabar información y saber la opinión de quienes están involucrados directamente y tienen responsabilidades.

Les enviaremos la versión taquigráfica de la sesión y les comunicaremos cómo sigue el tratamiento del proyecto. Esperemos que a más tardar en el mes de julio estemos tratándolo en el plenario.

(Se retira de sala la delegación del Municipio B)

——Quería informar que, tal como se nos había encomendado, el sábado pasado estuvimos representando a la Comisión junto con el señor diputado De los Santos en el Congreso Nacional de Ediles, en las reuniones de las comisiones de tránsito de las juntas departamentales. Agradecemos al señor diputado De los Santos, que no quería integrarse a la mesa, pero fue conminado a hacerlo por los ediles, e hizo uso de la palabra.

Por otra parte, les recordamos que el próximo miércoles vamos a sesionar en forma extraordinaria para recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas y al director de Vialidad, en relación con la rendición de cuentas que se va a estar presentando. Por lo tanto, vamos a invitar a todos los legisladores a participar.

Se levanta la reunión.